

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2002-171604

(P2002-171604A)

(43) 公開日 平成14年6月14日 (2002.6.14)

(51) Int.Cl. ⁷	識別記号	F I	テ-マ-ト* (参考)
B 6 0 L 11/12	Z H V	B 6 0 L 11/12	Z H V 3 G 0 9 3
B 6 0 K 6/02	Z H V	11/14	Z H V 5 H 1 1 5
B 6 0 L 11/14	Z H V	11/18	Z H V G
11/18	Z H V	F 0 2 D 29/02	D
F 0 2 D 29/02		29/06	D

審査請求 未請求 請求項の数31 O L (全 68 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2000-387832 (P2000-387832)

(22) 出願日 平成12年12月20日 (2000. 12. 20)

(31) 優先権主張番号 特願2000-289355 (P2000-289355)

(32) 優先日 平成12年9月22日 (2000. 9. 22)

(33) 優先権主張国 日本 (J P)

(71) 出願人 000003997

日産自動車株式会社

神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

(72) 発明者 山口 武蔵

神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

(72) 発明者 村本 逸朗

神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

(74) 代理人 100083806

弁理士 三好 秀和 (外8名)

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 ハイブリッド車の制御装置

(57) 【要約】

【課題】 運転領域全体での効率を考慮し、燃料消費率が最小となるハイブリッド車の制御装置を提供する。

【解決手段】 消費電力算出部20が消費電力を算出し、蓄電池状態算出部21が蓄電装置5の蓄電装置状態SOCを算出する。この蓄電装置状態に基づき、物理量算出部25が消費電力に対して等しいかあるいは余剰となる発電を行う場合における有効電力当たり物理量を種々の消費電力と発電電力に対して算出し、しきい値算出部22が発電装置と蓄電装置との動作モードを選択するために有効電力当たり物理量と同一単位のしきい値を所定の演算で求める。動作モード選択部23がこのしきい値と消費電力に対応する有効電力当たり物理量との比較に基づいて内燃機関1と蓄電装置5の動作モードを選択し、目標発電電力算出部24が目標発電電力を算出する。配電コントローラ6が内燃機関1、電動機3をコントロールする。

